

La Vanguardia, 13/07/2007

La velocidad media en los accesos a Barcelona es de tan sólo 93 km/h

Según las últimas mediciones publicadas por Trànsit, sólo en la C-33 se circula por encima de 100 km/h de media. La velocidad lleva tres años bajando en los accesos

La velocidad media a la que circulan los vehículos por los accesos a Barcelona durante las horas en que no hay congestión es de 93 kilómetros por hora, según los últimos datos hechos públicos por el Servei Català de Trànsit correspondientes al 2006. Esos son los registros de las estaciones de medición instaladas en los accesos, por lo que marcan la velocidad real de circulación al margen de cuál sea la limitación, establecida para las autovías y autopistas en 120 km/h en términos generales. Si, como ha sucedido en el resto de España, la implantación del carnet por puntos ha logrado que la velocidad descienda también en Catalunya, la media en los accesos puede estar todavía más cerca de los 90 km/h. Únicamente en la C-33 la velocidad media superaba en 2006 los 100 km/h, pues el último registro fue de 108,3 km/h.

El Observatori de Seguretat Viària de Catalunya informa de que aproximadamente la mitad del tráfico que circula por los accesos lo hace en los momentos de congestión y la otra mitad cuando hay fluidez. Y explica que, durante los tres últimos años, en todos los accesos se ha producido una importante reducción de las velocidades, en algunos casos progresiva y en otros más irregular. La media en los accesos ha pasado de 96,2 km/h en el 2003 a los 93,2 kilómetros por hora del año pasado.

Esta apreciable reducción en la rapidez con que circulan los barceloneses que residen en la corona metropolitana se ha producido en paralelo a la progresiva instalación de radares de medición de la velocidad, pero sin llevar a cabo una modificación de los límites de velocidad.

El vicepresidente primero del gobierno de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, se refirió ayer a la decisión de la Generalitat de limitar la velocidad de los automóviles a 80 km/h en 63 kilómetros del área metropolitana afirmando que el plan madrileño de calidad del aire no incluye, entre sus más de 50 medidas, ninguna parecida. También opinó ayer sobre la limitación adoptada por el Govern que entrará en vigor en otoño el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, quien reclamó al Ministerio de Medio Ambiente que arroje algo de luz sobre cuáles son las medidas más eficaces para reducir la contaminación de las ciudades y cuáles carecen de validez. Por el momento, el Ayuntamiento se ha decantado por una normativa que prohibirá el acceso al centro de la ciudad a los vehículos que

tengan más de diez años de antigüedad debido a su elevado grado de contaminación.

Responsables de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente han manifestado recientemente en jornadas y congresos la conveniencia de hacer que se cumplan los actuales límites de velocidad, pues algunas carreteras registran velocidades medias muy por encima de los máximos autorizados. De forma implícita, sus reflexiones dejaban de lado mayores restricciones en los actuales límites de velocidad.

Por lo que se refiere a la *Estrategia española de cambio climático y energía limpia, Horizonte 2012*, aunque incide mucho en la mejora de la eficiencia y la reducción de las emisiones contaminantes del vehículo privado, no menciona en ninguno de sus puntos la reducción de las limitaciones de velocidad. Sí alude el documento a la potenciación de los cursos de conducción eficiente para conseguir una reducción en las emisiones por cada vehículo y a mejorar el grado de ocupación de los turismos en los desplazamiento de los días laborables.

La única ocasión en que surgió alguna clase de polémica sobre la posibilidad de reducir los límites de velocidad en el seno del Gobierno fue cuando, hace un par de años, la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, se mostró partidaria de que los conductores fuesen más despacio. El entonces ministro del Interior, José Antonio Alonso, zanjó el asunto negando que se estuviese estudiando ninguna reducción.

Fuente de cáncer y de problemas respiratorios

Los efectos de la polución del aire en la salud humana van más allá de los problemas respiratorios. Las partículas en suspensión –los vehículos particulares son responsables de una gran parte de su emisión– son cancerígenas, afirma Nino Künzli, investigador Icrea del Institut Municipal d'Investigacions Mèdiques de Barcelona. El peligro de estas partículas se amplifica por el efecto del dióxido de nitrógeno. Otro de los gases contaminantes que llenan el aire es el ozono. Al respirarlo los alvéolos pulmonares se oxidan, provocando una inflamación secundaria en el mismo pulmón que puede alcanzar el sistema vascular y afectar al corazón.

Künzli explica que diversas investigaciones con niños en Los Ángeles demuestran que el correcto desarrollo de los pulmones depende de la calidad del aire. Por eso, las personas que viven en zonas contaminadas pierden capacidad pulmonar. A corto plazo, la polución del aire también puede causar infartos, además de incrementar el riesgo de trombosis. Las personas con asma también se ven perjudicadas por los humos perniciosos.